Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2016–2017

22 026 Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs en Utrecht–Arnhem–Duitse grens

Nr. 488 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 oktober 2016

In de kabinetsreactie op het rapport van de Parlementaire Enquêtecommissie Fyra is aangekondigd dat het kabinet de rijtijd van de IC Brussel met een half uur wil verkorten door de HSL-Zuid beter te benutten en meer treinen direct over de HSL-Zuid van Amsterdam naar België te rijden (Kamerstuk 33 678, nr. 16). NS heeft in samenwerking met NMBS deze nieuwe vervoersdienst nader uitgewerkt en geanalyseerd. De resultaten daarvan heb ik besproken met vertegenwoordigers uit de regio Den Haag. Via deze brief informeer ik u over de uitkomst van dit gesprek en de hoofdpunten van de analyse. Daarbij betrek ik tevens de motie Van Veldhoven (Kamerstuk 33 678, nr. 18) die vraagt om verdere reistijdwinst voor het traject Den Haag – Brussel en andere mogelijke verbeteringen voor Den Haag.
Tot slot heb ik tijdens het debat over de kabinetsreactie met uw kamer gesproken over de marktverkenning naar het vervoer op de HSL-Zuid (Handelingen II 2015/16, nr. 99, item 7). Ik heb toegezegd om met uw kamer te bespreken hoe ik de marktverkenning in wil richten. In deze brief ga ik daar nader op in.

Keuze voor 12/4 variant IC Brussel

In de plannen voor de versnelling van de IC Brussel gaat het om het vinden van een goede balans tussen het verkorten van de reistijd voor reizigers uit de regio Amsterdam/Schiphol en het behoud van Den Haag als te bedienen halte. Circa 39% van de reizigers komt vanuit of gaat naar de regio Amsterdam/Schiphol en circa 10% van de reizigers reist van of naar de regio Den Haag. Bij deze verhouding in het aantal reizigers vind ik het passend om 12 treinen per dag vanuit Amsterdam over de HSL naar België (en v.v.) te rijden en 4 treinen per dag vanuit Den Haag (en v.v.).

kst-22026-488
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2016

De afgelopen maanden heeft NS deze zogeheten 12/4 variant in detail onderzocht. Om een alternatief te hebben voor het geval deze variant toch niet inpasbaar zou blijken in de dienstregeling, heeft NS ook gekeken naar een zogeheten 16/0-variant waarbij de IC Brussel zestien keer per dag over de HSL van en naar Amsterdam rijdt en Den Haag niet bediend wordt.

Uit de detailanalyse van NS (deze is als bijlage 1 bij deze brief gevoegd[1]) blijkt dat de 12/4-variant maakbaar is, maar dat de uitvoering van de dienstregeling voor NS complexer wordt, doordat treinen niet elk uur in hetzelfde patroon rijden. Dit verhoogt het risico op verstoringen.

De uitkomsten van de detailstudie heb ik besproken met belanghebbenden (gemeente Den Haag, provincie Zuid-Holland en regionale en landelijke consumentenorganisaties). Vanuit verschillende belangen is zowel gepleit voor het vaker dan 4 x bedienen van Den Haag als voor het geheel niet bedienen van Den Haag.

Met begrip voor de verschillende standpunten, heb ik gezocht naar een goede balans tussen de belangen van diverse groepen reizigers. De 12/4-variant sluit daar het beste bij aan. Ik heb NS daarom gevraagd om in de dienstregeling-ontwikkeling voor 2018 van deze variant uit te gaan. Dit alles onder de voorwaarde dat de benodigde beveiligingssoftware voor de locomotieven tijdig door Bombardier wordt geleverd. Hierover heb ik u bij de Voortgangsrapportage HSL-zuid 39 geïnformeerd.

NS verwacht structurele effecten van de 12/4-variant op de betrouwbaarheid van de HSL-diensten[2]. Omdat ik NS en ProRail tegelijkertijd om verbeterplannen voor de prestaties van de IC direct heb gevraagd, betekent dit een grotere opgave voor NS en ProRail om de betrouwbaarheid te verbeteren. Om die reden ben ik bereid om met beide partijen afspraken te maken om de prestatiecijfers op de HSL voor dit effect te corrigeren. Hiertoe werk ik de komende tijd met beide partijen een kader uit. Bij de aanbieding van het Vervoerplan 2017 en Beheerplan 2017 informeer ik uw Kamer hier nader over.

Vanwege de verhoogde complexiteit van de 12/4-variant wil ik goed in de gaten blijven houden hoe de prestaties zich als gevolg hiervan ontwikkelen. Ik zal tevens monitoren in hoeverre reizigers uit Den Haag gebruik maken van de rechtstreekse trein en in hoeverre zij gebruik maken van het snellere alternatief met een overstap in Breda. Mogelijk geeft dit in de toekomst aanleiding tot een heroverweging van de huidige keuzes.

Nadere uitwerking bediening Den Haag

Ter invulling van de motie Van Veldhoven over reistijdwinst op het traject Den Haag – Brussel is gekeken naar de reistijd van de IC Brussel en naar andere mogelijke verbeteringen voor Den Haag.

De reistijd van de IC Brussel ligt vast. Het is vanwege de inpassing in de Nederlandse en Belgische dienstregeling niet mogelijk deze te versnellen. Zodra de IC Brussel via Breda rijdt, kunnen reizigers uit Den Haag sneller in België zijn (naar verwachting ruim 10 minuten) als zij gebruik maken van de nieuwe HSL-dienst Den Haag – Eindhoven en in Breda overstappen.

---

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

[2] NS verwacht grosso modo 1% extra uitval van de IC direct en circa 2% tot mogelijk 4,5% extra uitval van de IC Brussel ten opzichte van het eindbeeld van het Fyra-alternatief (16x een IC Brussel die tussen Amsterdam en Rotterdam conventioneel via Den Haag rijdt en ten zuiden van Rotterdam over de HSL-Zuid via Breda naar Antwerpen rijdt).

De vroegste trein vanuit Den Haag naar Brussel blijft behouden. Vervolgens rijdt de IC Brussel in een regelmatig interval van circa 4 uur, om de effecten op de kwaliteit van het HSL-vervoer zoveel mogelijk te beperken. De bediening blijft uitgaan van station Den Haag Hollands Spoor, omdat bediening van Den Haag Centraal tot prestatie-effecten bij andere, conventionele treinen zou leiden.

NS heeft de mogelijkheid onderzocht om een extra 17e frequentie in te leggen, zodat reizigers uit Den Haag, met een overstap in Rotterdam of Breda, extra vroeg in Brussel kunnen zijn en later vanuit Brussel terug kunnen reizen. Van deze extra frequentie zal echter naar verwachting weinig gebruik worden gemaakt, waardoor het (geringe) positieve saldo van de 12/4-variant teniet wordt gedaan.

Om de verbindingen met België in de toekomst te optimaliseren hebben mijn Belgische ambtsgenoot, dhr. Bellot en ik op 21 juni 2016 een bilaterale overeenkomst getekend. Daarin is onder meer afgesproken dat wordt onderzocht of het internationale vervoer tussen Brussel en Amsterdam over Lijn 4/HSL-Zuid verder te verbeteren is. Aan NS en NMBS is verzocht te verkennen hoe deze verbinding verder te optimaliseren is, door het aanpassen van de bediening en het beter op elkaar laten aansluiten van dienstregelingen.

Voor de uitvoering van de bilaterale verklaring is een stuurgroep ingericht waarin vanuit België en Nederland de (federale) overheden, vervoerders en infrabeheerders participeren. Deze stuurgroep rapporteert aan de bewindslieden van beide landen.

Marktverkenning HSL-Zuid

De marktverkenning moet primair inzicht bieden in de prestaties die andere vervoerders zouden kunnen leveren op de HSL-Zuid, voor het geval dat NS twee- of driemaal op rij onderpresteert op dezelfde prestatie-indicator (het «three strikes»-principe). Voor dergelijke situaties is het van belang om te weten of samenwerking met andere vervoerders kan helpen om het afgesproken prestatieniveau te realiseren dan wel of er in het geval van een aanbesteding vervoerders zijn die in staat zijn om betere prestaties te leveren.

Daarnaast kan uit de marktverkenning blijken dat er aanvullende HSL-diensten van andere vervoerders mogelijk zijn, die voorzien in een marktvraag vanuit de reiziger en rendabel in te passen zijn bovenop het huidige vervoersaanbod van NS. Als dit het geval is, dan bespreek ik met NS, als huidige concessiehouder, op welke wijze de realisatie hiervan mogelijk is.

Voor de meeste partijen is een marktverkenning zonder dat hier direct een aanbestedingproces op volgt nieuw. Het vergt van alle betrokken partijen een inspanning om met de marktverkenning de gewenste informatie boven tafel te krijgen. Ik heb met verschillende partijen gesproken om te beluisteren wat naar hun idee belangrijk is bij de opzet van de marktverkenning. De gesprekken met adviesbureaus, spoorpartijen, ACM en het gesprek met uw Kamer tijdens het debat over de kabinetsreactie Fyra hebben geleid tot een opzet voor de uitvoering van de marktverkenning. Deze opzet heb ik opgenomen als bijlage 2 bij deze brief[3].

Op basis van de opzet zal een offerte-uitvraag worden gedaan die adviesbureaus uitnodigt om voorstellen te doen voor het uitvoeren van de

[3] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

marktverkenning HSL-Zuid. Bureaus moeten voldoende inhoudelijke (spoor)kennis hebben en kennis van de specifieke situatie op het Nederlandse spoor om de haalbaarheid van de geïnventariseerde voorstellen te beoordelen. Bureaus moet in hun aanpak van de marktverkenning expliciete aandacht hebben voor mededingingsrechtelijke aspecten zoals het voorkomen van uitwisseling van concurrentiegevoelige informatie.

De marktverkenning moet in het voorjaar van 2017 gereed zijn.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma